

determinano gli eventi luttuosi o disastrosi, ma la messa in sicurezza di un sistema ha proprio la finalità di evitare che errori umani conducano a conseguenze disastrose: sono l'elemento che consente di rompere la catena della causalità, attraverso un meccanismo che agisce, appunto, automaticamente. Quando sento, come ho sentito stamattina dire dal presidente Dematté nel corso di una sua dichiarazione televisiva, che il sistema automatico, pur esistente sulla linea, non si è attivato perché il personale non ha premuto un pulsante, non ha attivato un dispositivo, ebbene mi domando di che automatismo stiamo parlando; lo dice la parola stessa che il sistema automatico deve entrare in funzione, appunto, automaticamente. Se così non è, evidentemente si determina una contraddizione, una illogicità, un episodio che, oltre all'indubbia gravità che purtroppo ha determinato l'evento, finisce anche con il rappresentare una situazione singolare, quasi ridicola.

Ci dovremmo probabilmente interrogare su come sono stati progettati e poi realizzati questi sistemi automatici, anche per poter verificare cosa deve essere fatto per il resto delle linee, perché sappiamo che questi automatismi sono assai poco presenti sulle nostre linee ferroviarie.

Poi, con riferimento agli errori umani, dobbiamo anche porci un problema di qualificazione e di motivazione del personale, che è scoraggiato, mortificato, in evidente difficoltà nello svolgimento del suo lavoro.

Che in una discussione del genere si parli poi dei problemi delle ferrovie mi pare non solo necessario, ma direi assolutamente indispensabile, perché, di fronte ad un incidente, interrogarsi sterilmente sull'episodio — che, ahimè, si è già determinato — non mi pare una prospettiva pagante. Dobbiamo verificare cosa bisogna fare per tentare di evitare che episodi del genere abbiano ancora a determinarsi.

Quali sono i problemi delle ferrovie? In quali tempi sono stati affrontati e quali ritardi si sono accumulati? Devo dire che in Commissione trasporti, insieme con gli

altri colleghi che ne fanno parte, ho maturato subito una convinzione: che il sistema dei trasporti sia, soprattutto nel settore ferroviario, estremamente vecchio, vetusto, faticante addirittura, inadeguato e che su di esso in passato sia stata fatta una potente e mistificante rappresentazione di efficienza che non trovava riscontro. Il tutto, per giunta, era stato pagato con operazioni alla ricerca di consensi — sia sul fronte del costo del lavoro sia sul fronte dell'acquisizione del consenso, diciamo così, politico — importanti e ne sono testimonianza le enormi spese che questo inefficiente sistema ha imposto: direi che complessivamente possiamo parlare, in dieci anni, considerando anche i costi per i prepensionamenti, che poi hanno incidenza pluriennale, di esborsi fra i 150 mila e i 200 mila miliardi. Il calcolo non è facile perché occorre considerare una serie di variabili.

Esempio di emergenza negativa è la TAV, intesa evidentemente non come realizzazione delle traversine ma come sistema e modello gestionale. Io considero la TAV — e voglio dirlo qui, in Parlamento, con grande chiarezza — un vaso di Pandora, che prima o poi qualcuno dovrà aprire, se c'è speranza di giustizia. Credo che per la TAV possa esistere soltanto una soluzione che fino a questo momento il Governo non ha adottato: lo scioglimento. Non basta comprare le azioni in possesso dei privati e poi avviare un altro progetto di *project financing* per la gestione; non basta perché il progetto in sé, gli uomini che vi hanno complessivamente lavorato, le finalità con cui è nato, i contratti che sono stati stipulati in capo alla TAV... Voglio ricordare qui in Parlamento che i contratti, stipulati con convenzioni con i *general contractor* alla fine del 1991, furono firmati alcuni giorni prima che entrassero in vigore le regole sulle gare europee. E questo la dice lunga — e penso chiaramente — su quali fossero le finalità che si perseguiavano con quei contratti.

E che i risultati da allora ad oggi siano stati negativi è sotto gli occhi di tutti perché, come ben dice il ministro — e lo ha ripetuto in tante occasioni —, i privati

non vi hanno messo una lira; i contratti (questo complesso meccanismo di convenzione) danno luogo ad un infinito contenzioso, lunghi dal fluidificare le procedure, determinano un incremento dei costi e sono, anche per i meccanismi contrattuali adottati, praticamente fuori controllo. Ebbene su tali questioni non ci può essere alcuna particolare accortezza, e lo dico da giurista, da modesto giurista, e lo dico soprattutto da politico. Su questo tema occorre lanciare un forte segnale di discontinuità; occorre anche legare questo problema a quello altrettanto marcescente della societarizzazione separata.

Onorevole ministro, su questo punto dobbiamo esser chiari ed io lo sono sempre stato con lei e con la maggioranza: noi non possiamo accettare l'idea che dopo sette anni la direttiva europea 91/440 rimanga ancora sulla carta e che le sue iniziative si manifestino ancora a livello di buoni propositi, anche perché non è vero ciò che nell'ambito delle Ferrovie dello Stato si dice relativamente alle necessità di tempi lunghi per la separazione contabile e per la completa divisionarizzazione che è preliminare alla societarizzazione separata.

Più studio la situazione anche contabile oltre quella contrattuale, più mi convinco che ciò in parte è già avvenuto e che le ferrovie forse hanno qualche difficoltà a manifestare quanto i tempi siano maturi per la realizzazione di questo obiettivo.

Non i due anni di cui parla ancora oggi l'ingegner Cimoli ma sei mesi sono un realistico obiettivo per il raggiungimento della societarizzazione separata! Capisco che su questo tema vi siano problemi politici da parte di alcuni componenti di questa maggioranza, ma se noi vogliamo risolvere i problemi delle ferrovie...

UGO BOGHETTA. Sono altre chiacchiere!

ERNESTO STAJANO. ...al di là delle chiacchiere e del vaniloquio, sono questi i punti su cui occorre incidere.

Caro Boghetta, a te che giustamente replichi, interrompendo il mio intervento,

dico che ciò che è avvenuto in Europa deve poter avvenire anche in Italia. E certamente deve avvenire con sollecitudine che ci è imposta dalla urgenza obiettiva del degrado e dalla necessità di assicurare anche un livello di trasparenza, di efficienza, di capacità di rispondere ai problemi della collettività, che costituisce uno dei presupposti fondamentali di un sistema trasportistico avanzato.

Anche tale questione investe i problemi dell'occupazione e quelli del Mezzogiorno, se è vero che, eliminati tutti gli ammortizzatori sociali, l'attenzione si concentra sulle infrastrutture, quindi, in primo luogo, sul settore dei trasporti.

Ministro Burlando, queste sono le questioni rispetto alle quali la sollecitiamo ad intervenire. La nostra è una sollecitazione positiva, come quelle che le abbiamo sempre rivolto in precedenza. Credo, pertanto, che lei accoglierà le nostre indicazioni ed i nostri inviti aderendo con maggiore rapidità e con maggiore fermezza all'impegno che ritengo lei ribadirà in quest'aula al termine degli interventi dei vari gruppi (*Applausi dei deputati del gruppo di rinnovamento italiano*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giardiello.

MICHELE GIARDIELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, l'incidente di Firenze costituisce l'ennesimo grave episodio che coinvolge le Ferrovie dello Stato. Come il ministro ha ricordato, vi sono stati un morto e trenta feriti, di cui alcuni gravi. Vorrei pertanto, prima di tutto, a nome del gruppo dei democratici di sinistra, esprimere il nostro cordoglio ai famigliari della vittima e rivolgere un augurio ai feriti affinché possano conseguire una pronta guarigione.

Troppe volte, signor Presidente, siamo dovuti intervenire in quest'aula negli ultimi quattordici mesi per discutere di incidenti ferroviari. Siamo pertanto preoccupati. Vi è il rischio che si apra una frattura drammatica nel rapporto antico secondo il quale in treno si poteva viaggiare in modo sicuro. È un rischio che

dovrebbe preoccupare: Governo, maggioranza, Parlamento, azienda, lavoratori. È un rischio serio.

Non si deve minimizzare — cosa che del resto non facciamo mai — ma si devono collocare i fatti — questo pare a noi il punto — in una dimensione corretta ed equilibrata. Vorrei dire con pacatezza ai colleghi che strumentalizzare i disastri non è mai un esercizio qualificante in un dibattito parlamentare e non lo è soprattutto per chi si è posto — come il Parlamento ha fatto — il problema di rilanciare e di riformare le Ferrovie dello Stato.

Occorre capire che i tempi vanno accelerati. Noi abbiamo fatto la nostra parte, ma la questione rilevante è rappresentata dall'introduzione delle nuove tecnologie. Sappiamo che, secondo i programmi, l'ATC (*automatic train control*), dovrebbe entrare in funzione sui 6 mila chilometri principali della rete entro il 2001. Mi chiedo allora e le chiedo, signor ministro, così come chiedo all'amministratore delegato, al presidente delle Ferrovie dello Stato ed al consiglio di amministrazione, se questo processo possa essere anticipato. Questo è, infatti, un punto al quale attribuiamo importanza.

Il Parlamento ed il Governo hanno messo a disposizione dell'azienda i finanziamenti necessari. Occorre allora sollevare un altro conseguente interrogativo: la capacità di spesa delle Ferrovie, per celerità e trasparenza, è all'altezza delle esigenze del paese e dell'azienda stessa, dal punto di vista delle infrastrutture, delle nuove tecnologie e del materiale rotabile?

Signor Presidente, bisogna assumere come prioritario un criterio culturale prima ancora che politico ed economico: quello della sicurezza. Questo va considerato, a nostro avviso, un obiettivo vitale non solo per le Ferrovie ma per l'intero sistema dei trasporti. Ci vuole una nuova e moderna cultura di impresa, che impegni risorse, energie ed intelligenze.

Le Ferrovie dello Stato sono un'azienda in crisi, obsoleta: il ministro lo ha ricordato e denunciato in tempi non

sospetti. Hanno una rete piccola ed arretrata dal punto di vista tecnologico, sono dotate di materiale rotabile vecchio ed offrono un servizio di bassa qualità, anche se sono — è quanto risulta dai dati — tra le più sicure in Europa. Lo dicono i dati e basta prendere in considerazione la media annua del periodo 1992-1996: 60 collisioni contro le 48 del 1997; 58 deragliamenti contro i 40 del 1997. E potrei continuare. Ad ogni modo i dati dimostrano che sono tra le più sicure. Dovremmo pertanto lanciare un messaggio di fiducia agli utenti ed ai lavoratori dell'azienda.

Non possiamo essere noi a dire agli italiani di non andare più in treno, non possiamo essere noi a dire ai ferrovieri di abbandonare il campo! Proprio perché abbiamo svolto il nostro ruolo e abbiamo fatto bene il nostro mestiere in questi due anni, dobbiamo difendere le professionalità, le energie, le ricchezze pur presenti in quell'azienda. Abbiamo bisogno di un sistema ferroviario più grande, che trasporti un maggior numero di passeggeri e una maggiore quantità di merci nel quadro di una politica dei trasporti che favorisca — contrariamente a quanto accade oggi — la competitività del trasporto ferroviario e una corretta imputazione dei costi relativi alle diverse modalità di trasporto. È necessario un grande ed immediato rilancio degli investimenti, come peraltro sta accadendo. Anche così si va in Europa negli altri paesi del continente! È necessario installare nuovi binari a partire dalle linee satute, procedere al quadruplicamento degli assi principali del traffico, occorre recuperare il ritardo infrastrutturale del Mezzogiorno e delle altre aree del paese. Occorre altresì fare massicce iniezioni di tecnologia per elevare l'efficienza e la sicurezza, l'ammodernamento ed il potenziamento del materiale rotabile.

Il piano di 70 mila miliardi approvato dal Governo rappresenta un fatto importante. È necessario un impegno straordinario per ridurre i tempi di realizzazione, troppo lunghi per le esigenze del paese e della stessa azienda. Bisogna continuare

nella politica di dismissione delle gran quantità di società inutili, riportando le ferrovie alla loro funzione fondamentale di trasporto. L'aver superato la vecchia esperienza della TAV con l'acquisizione da parte delle Ferrovie dello Stato Spa del 100 per cento del capitale è un fatto importante; l'apporto dei privati alla gestione dovrà avvenire attraverso procedure trasparenti e in condizioni di rischio di impresa, poiché così non era in passato. Qui ci sono responsabilità precise, lo dico a chi ha la memoria corta. Per le ferrovie il problema è come coniugare il risanamento finanziario con la politica di sviluppo, adeguandola alle direttive europee che impongono, come avviene in altri settori, la fine dei monopoli. Nei prossimi anni le ferrovie conosceranno in Europa la stessa rivoluzione che oggi investe il trasporto aereo, con una pluralità di imprese presenti sul mercato. L'azienda delle Ferrovie dello Stato dovrà prepararsi a questo appuntamento recuperando il deficit di competitività e di produttività.

Riteniamo che l'Italia abbia bisogno di ferrovie che trasportino più merci e più passeggeri in condizioni di sicurezza, di massima sicurezza, salvaguardando l'ambiente e riducendo la congestione. Essi devono rappresentare la spina dorsale di un moderno sistema di trasporto, indispensabile per lo sviluppo economico del paese. Il Governo e il Parlamento hanno fatto la loro parte, ora tocca ai dirigenti delle ferrovie. Ciascuno di noi è sotto osservazione: chi sbaglia paga e va a casa. È una regola che vale per tutti e noi, come democratici di sinistra, continueremo a fare la nostra parte (*Applausi dei deputati del gruppo dei democratici di sinistra l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Onorevole Chincarini, il suo collega Rizzi ha comunicato alla Presidenza che il suo gruppo avrebbe diviso il tempo in due parti. È così?

**UMBERTO CHINCARINI.** Sì, signor Presidente.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**UMBERTO CHINCARINI.** Innanzitutto, a nome del gruppo della lega nord per l'indipendenza della Padania, esprimo le più vive condoglianze alla famiglia del passeggero — Marcello Mannucci — deceduto nell'incidente di ieri sera e solidarietà ai feriti. Lei, signor ministro, stava rientrando dal convegno organizzato da Confindustria a Milano sugli interventi prossimi e promessi sulla linea Lione-Milano-Lubiana, un'altra pagina del « libro dei sogni » scritto da questo Governo. Quante falsità sono state dette ieri, ministro Burlando, da lei e da Prodi! Quali altri inganni per entrare in Europa, quali altri trucchi contabili sono stati inventati ieri per dare questo senso di garanzia agli industriali?

Non la farete l'alta velocità, perché non avete i soldi né la fiducia delle banche. È già successo in Commissione trasporti che le interrogazioni e le audizioni siano state poi superate nella loro attualità dalle tragiche realtà che avvengono sulle linee ferroviarie e così è stato anche questa volta. Avevamo preparato un'interpellanza per conoscere quali iniziative... Credo che quanto sto dicendo non abbia grande interesse per il ministro; tuttavia sarei molto grato se almeno uno dei due ministri presenti volesse prestarmi attenzione.

Dicevo che desideravamo conoscere quali iniziative il ministro interpellato abbia predisposto affinché venga attuata una seria programmazione per il rilancio del trasporto ferroviario ed in particolare quali interventi di manutenzione siano stati avviati nell'immediato al fine di garantire l'incolumità e la sicurezza di chi sceglie il treno quale mezzo di spostamento.

Siamo insoddisfatti, siamo preoccupati seriamente dall'incapacità di questo Governo di affrontare i problemi quotidiani che travagliano l'intero paese. Pare semplicistico attaccare la figura del ministro, un ministro esile, privo ormai di credibilità, di orgoglio e di coraggio. Pare di nuovo di sentire quello che lei, ministro Burlando, affermò il 17 dicembre in quest'aula, in occasione della discussione sulla

legge finanziaria: « L'azienda è in condizioni drammatiche; basti pensare che ha assunto 60 mila persone dal 1969 al 1972 e ne ha mandate a casa 80 mila; basti pensare che questa azienda perde 3-4 mila miliardi ogni anno; basti pensare che la rete su cui questa azienda opera, ad eccezione della Firenze-Roma » — dove poi è successo quello che è successo — « è una rete del secolo scorso; basti pensare che la nostra rete è ancora alimentata con 3 mila volt di corrente continua, mentre la Germania ha alimentato con più potenza la sua rete fin dal 1927. Siamo alla vigilia di un periodo drammatico per questa azienda » — quasi se lo sentisse, signor ministro — « perché con la direttiva n. 440 tra non molto le ferrovie dei vari paesi che aderiscono all'Unione europea potranno svolgere il servizio da noi. Pertanto ci troviamo di fronte ad un'alternativa secca: o chiudere l'azienda oppure tentare un'operazione di rilancio ». Ma quale rilancio? Peggio di così crediamo non si possa davvero fare, non soltanto perché in trent'anni la rete è cresciuta appena dello 0,9 per cento, con incrementi di 4,8 chilometri l'anno; la manutenzione purtroppo ha subito un taglio del 53 per cento dei costi — sono dati che lei ha riferito in Commissione — e ce ne siamo accorti, se ne accorge tutto il nord! Ci siamo anche resi conto che ai comandi di guida delle ferrovie ormai ci sono solo uomini di Botteghe oscure, ex sindacalisti rossi o uomini Montedison o Enimont. Un bel quadro! Una fitta ragnatela di uomini di sua fiducia, tutti tecnici e politici con esperienze che mal si assortiscono con il bisogno di efficienza delle ferrovie di regime.

Ricordo che il 15 settembre è stata presentata una mozione di sfiducia del Polo nei suoi confronti: non so per quale motivo il Polo poi non abbia più ritenuto di portarla all'ordine del giorno. Oggi annunciamo una nuova mozione di sfiducia della lega nord per l'indipendenza della Padania nei suoi confronti. Vorrei ricordare a questo proposito che gli ennesimi segni di malcontento nei confronti della sua gestione hanno portato alla

nomina di un nuovo presidente, Dematté. A chi gli ha domandato perché avesse accettato tale carica, egli ha risposto che gli era stato chiesto il suo aiuto per modernizzare il paese, in presenza di una situazione delicata. D'altra parte, se non riusciremo a creare un sistema di trasporti decente, non andremo in Europa.

Oggi abbiamo avuto la conferma di un senso di impotenza. Signor ministro, a nostro giudizio Prodi ha sbagliato a sceglierla: non è in grado di provare emozioni, con la costante aria afflitta con la quale anche oggi si è presentato. Spaventa...

PRESIDENTE. Onorevole Chincarini, ha terminato il tempo a sua disposizione.

ILARIO FLORESTA. Lo faccia finire, signor Presidente!

UMBERTO CHINCARINI. Non comprendo,...

PRESIDENTE. Ha superato largamente il tempo, tuttavia, se vuole aggiungere qualcosa, ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Grazie, signor Presidente. Dicevo che prendo atto del fallimento della sua gestione, signor ministro, così come attendo che i partiti che la sostengono diano finalmente un segnale. Riacquistare credibilità e fiducia per la classe dirigente passa attraverso una profonda autocritica; in Italia, ed in particolare nel nord, abbiamo bisogno di investimenti, non di chiacchiere. Aspettiamo finalmente fatti da parte di uomini, così come uomini dovrebbero essere quelli che rivestono incarichi di Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Matteoli.

ALTERO MATTEOLI. Signor ministro, sono disposto a trovare una giustificazione al suo intervento di questa mattina soltanto perché lei ci ha informato che non

ha mai dormito per tutta la notte, perché altrimenti non vi sarebbe alcuna giustificazione per ciò che ha detto.

Evidentemente lei non è informato, lei non conosce le ferrovie, lei non sa dove è avvenuto l'incidente, perché altrimenti non potrebbe dire le cose che ha detto. Lei dice che l'incidente non presenta anomalie; ci ha raccontato che il treno ha dieci giorni di vita (è il modernissimo ETR 480), che i macchinisti erano esperti. Ha anche detto che non vuole fare un processo di minimizzazione di ciò che è avvenuto. Ma lo scontro, signor ministro, è avvenuto tra un treno modernissimo ed un treno della linea Viareggio-Lucca-Firenze, una linea che non è neppure di serie B, ma di serie « Z », e che per tanto tempo si è pensato addirittura di considerarla uno dei rami secchi e tagliarla. Quando un treno di questo tipo va a scontrarsi con un modernissimo ETR 480, è evidente che ci sono delle responsabilità macroscopiche.

Lei poi ci ha detto cose serie e cose — me lo consenta — meno serie. Oltre tutto è stridente l'umiltà dimostrata nel tono del suo intervento di oggi e l'arroganza dimostrata nei confronti del Parlamento. Alcuni colleghi hanno già ricordato che l'altro giorno lei non si è presentato in Commissione per un'audizione molto importante su questo problema. Ci sono centinaia di interrogazioni inevase! Lei è arrogante e stamane ha usato l'umiltà, anche nel tono, per cercare di minimizzare di fronte a noi le sue responsabilità.

Noi — lei ha detto — ci rivolgeremo al Parlamento, avremo uno stretto rapporto con il Parlamento, per trovare le soluzioni. Ma fino ad oggi questo lei non lo ha fatto. Poi ci ha detto che i binari sono troppo saturi, che occorre eliminare i passaggi a livello, rinnovare le tecnologie. L'azienda ritiene, lei ha detto, che il livello formativo sia adeguato. Lei è molto bravo a maneggiare i consigli di amministrazione, signor ministro, meno bravo a gestire i trasporti in Italia! Lei ha portato nel consiglio di amministrazione il suo segretario; lei è molto bravo, ha dimostrato anche recentemente, quando si è

trattato delle nomine ENAC, la sua arroganza, ed è stato sconfessato dal Parlamento e dalla Commissione trasporti della Camera. Stretto rapporto con il Parlamento? Questa mattina lei vuole uno stretto rapporto, ma fino ad oggi lo ha ignorato completamente!

E mi consenta, signor ministro, un altro passaggio. Lei vuole rivolgersi a sette, otto, dieci persone competenti, provenienti da tutto il mondo per risolvere il problema delle ferrovie, ma fino a ieri ha detto che all'interno dell'azienda c'erano competenze sufficienti per risolvere il problema. Ed io ritengo che sia così; purtroppo è incompetente il ministro a gestire i trasporti in Italia e con lei lo è il Governo e soprattutto il Presidente del Consiglio Prodi. Quando comprime 2 mila miliardi alle ferrovie, noi chiediamo certamente le sue dimissioni, ma chiediamo anche quelle del Presidente del Consiglio, e con lei dei consigli di amministrazione. Per mesi lei ha cercato di gettare le responsabilità nei confronti del consiglio di amministrazione, quando noi dicevamo che le nomine erano state fatte di recente e bisognava aspettare e vedere quali erano i programmi.

Lei è certamente, signor ministro, un uomo sfortunato; ci dispiace molto, ma non vorremmo che la sua sfortuna ricadesse su tutti gli italiani. E con lei, evidentemente, è sfortunato l'ingegner Cimoli, ma non vorremmo che la vostra sfortuna ricadesse su tutti gli italiani.

Tra le varie cose che ha detto, ha poi « infilato » — mi consenta questo termine — i problemi della TAV. Oggi alcuni giornali hanno dedicato pagine intere a questo problema.

C'è una società che si chiama Nomisma che ha espresso un parere favorevole ed ha scritto libri su questo problema. Ed allora tutto questo si disattende? È possibile non capire? Tra pochi giorni si terrà — me lo auguro — un dibattito sull'autotrasporto in Italia. Non è possibile però che sull'argomento degli incidenti ferroviari si abbiano risposte così evasive.

Vorrei rivolgerle una domanda, signor ministro: cosa è accaduto in Italia dal-

l'inizio del 1996 in poi? All'improvviso, *ex abrupto*, si è cominciato a verificare un incidente dietro l'altro. Avete fatto un minimo di analisi su come erano gestite le ferrovie fino a quella data? Per carità, malissimo, i treni erano in ritardo, certamente la merce non era trasportabile su ferrovia, ma almeno gli incidenti non avvenivano con questa frequenza, erano rarissimi.

C'è anche — me lo consenta, signor ministro — una caduta di stile nei confronti delle sue responsabilità. Un ministro di un Governo che certamente non amavo, di un partito al quale non ho mai guardato con simpatia — mi riferisco al ministro Lattanzio — si dimise in seguito alla fuga di Kappler. Ebbene, credo che allora le responsabilità oggettive del ministro fossero marginali, mentre le sue sono totali, eppure lei continua a fare il ministro dei trasporti.

Se fossi napoletano le chiederei chissà che gesti faranno gli italiani nel salire su un treno. Lei non riesce veramente a rendersi conto di quello che sta accadendo. Ci dice che per andare da Milano a Roma ci vogliono cinque ore, ma dimentica che da Trapani a Palermo occorrono quattro ore. Io non do a lei la responsabilità se in due anni non è riuscito a risolvere questo problema, ma di non aver presentato in Parlamento un programma che miri a ridurre il *gap* tra certe linee.

Lo stesso discorso vale per l'incidente che è avvenuto ieri. Nel 1985 ci occupavamo già di trasporti. Ebbene, il ministro dell'epoca parlò di tagli dei rami secchi, tra i quali c'erano anche alcune linee ferroviarie toscane, tra l'altro quella che in qualche modo è stata protagonista dell'incidente di ieri. Poi si decise invece di potenziare, anziché tagliare, i rami secchi e cosa abbiamo avuto? Quei rami secchi non si sono potenziati né tagliati e lei non ha assolutamente presentato al Parlamento un programma su cosa vuole fare in Italia di quei rami secchi. È stato carente in tutto questo.

Non ci preoccupa tanto, quindi, la mancanza di una linea politica di questo

Governo; ci preoccupa molto, invece, il fatto che il Governo «annaspì» senza individuare una linea politica dei trasporti.

In Commissione, in Parlamento dobbiamo lavorare affinché il trasporto delle merci avvenga su rotaia e non più su gomma. Questo è un problema vecchio che abbiamo affrontato tante volte. Cosa è avvenuto questa notte?

UMBERTO CHINCARINI. A me toglie la parola e questo lo fa parlare!

ALTERO MATTEOLI. Appena verificatosi l'incidente, la prima cosa che — penso giustamente — avete fatto, è stata quella di bloccare il trasporto delle merci. Lei immagini cosa sta accadendo quest'oggi, soprattutto nella piccola e media imprenditoria, con tutte le imprese italiane che stavano aspettando le merci, che avevano avuto fiducia ancora una volta nelle ferrovie e che non si vedono recapitare la merce in tempo per poter svolgere il loro lavoro.

Certamente anche noi ci associamo...

PRESIDENTE. Onorevole Matteoli, la prego di arrivare alla conclusione.

ALTERO MATTEOLI. ...come hanno fatto altri colleghi nell'esprimere la solidarietà ai feriti e le nostre condoglianze alla famiglia che è stata pesantemente colpita. Vogliamo però anche dire, signor ministro, che vorremmo che finalmente si affrontasse il problema dei trasporti in maniera seria e non con tentennamenti, come è accaduto fino ad oggi.

Spero che al termine di questo dibattito lei ed il responsabile del consiglio di amministrazione, ingegner Cimoli, ed anche il Presidente del Consiglio ci facciano seriamente un pensierino; se però non lo faranno altri — io ho di fronte lei — voglio sperare che, al termine di questo dibattito, voglia rassegnare le dimissioni, nell'interesse suo, del Parlamento e di tutti coloro che in Italia usano il treno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Becchetti.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, colleghi, anche forza Italia, per mio tramite, intende esprimere le condoglianze alla persona deceduta nell'incidente ferroviario di ieri e, insieme, l'augurio di prontissima guarigione ai feriti, nonché la comprensione ed il conforto per il personale ferroviario, per i macchinisti in particolare, per questo personale che è più vittima che carnefice rispetto a queste situazioni, nonostante ci vogliano far credere il contrario.

Signor ministro, noi non intendiamo in alcuna maniera strumentalizzare questo episodio. Le ragioni per le quali ho chiesto le sue dimissioni sono di più ampio respiro e le illustrerò nel corso dell'intervento. Ripeto: noi non vogliamo strumentalizzare l'episodio dell'incidente ferroviario di ieri perché in queste cose la sinistra è maestra: gliele lasciamo fare tranquillamente queste cose, che ha sempre fatto.

Il collega Giardiello ha evocato le statistiche. Se volessimo attenerci a queste ultime, dovremmo dire che il 1994 è stato l'anno nel quale non vi sono stati né morti né incidenti ferroviari. Tuttavia, è cosa rozza rifarsi alle statistiche quando quello degli incidenti ferroviari è un problema tale per cui, ad esempio, con un solo incidente vi possono essere cento morti e, di converso, con cento incidenti può non esservi alcuna vittima. Quindi, collega Giardiello, lasci perdere le statistiche e lasci perdere le strumentalizzazioni, che assolutamente non vogliamo fare.

Veda, signor ministro, nutro rispetto ed avverto tenerezza per la sua stanchezza di oggi. Già il collega Matteoli ha detto che lei oggi è un po' stralunato. Non voglio mancare di rispetto al Presidente di turno, genovese anche lui, ma direi che lei oggi ha « quella faccia un po' così, quell'espressione un po' così che abbiamo noi che abbiamo visto Genova ». Lei sa perfettamente, da genovese, cosa intendo dire: stralunato, inconcludente e su questa vicenda, in qualche maniera, disinformato.

Nel suo intervento ha affermato che sarebbe sbagliato un processo di minimizzazione di quanto è accaduto. Le chiedo: ma chi, signor ministro, ha mini-

mizzato fino ad oggi sulla inettitudine del sistema ferroviario? Lei più di una volta — lo ha fatto anche oggi — ci ha ripetuto la favoletta della necessità di realizzare interventi su aspetti fisici (mi riferisco, ad esempio, ai binari); ha ricordato anche una statistica in base alla quale su ogni binario transitano 250 treni contro i 150 della media europea ed ha fatto riferimento alla manutenzione, nel momento in cui ha ricordato che la metà delle risorse del piano di impresa saranno destinate all'infrastrutturazione. Inoltre ha parlato del ruolo di vigilanza del Governo, richiamando la formazione, l'addestramento, la necessità di acquistare materiale rotabile, la tecnologia, la questione dei binari, i passaggi a livello. Onorevole Burlando, lei è ministro da due anni e, prima di lei, c'è stato un Governo di centro-sinistra. Lei ci fa rimpiangere il ministro Caravale — compianto per altre ragioni — totalmente assente nella politica dei trasporti. Lei, invece, è molto presente, direi troppo presente, come dirò successivamente.

Ella, signor ministro, ha dato anche un giudizio positivo sul *management*. Siamo abituati a giudicare quest'ultimo dai risultati conseguiti. Cimoli l'ha voluto questo Governo. Adesso il Governo si è scelto un *deus ex machina*, questo Dematté, il quale riesce contemporaneamente ad essere presidente della Cassa di risparmio di Calabria, membro di venticinque consigli di amministrazione di fondazioni banarie, docente universitario e chi più ne ha più ne metta... All'improvviso, lo chiamiamo all'azienda ferroviaria, della quale conosce le stesse cose che posso conoscere io del sanscrito o le stesse cose che posso conoscere io...

UGO BOGHETTA. ...delle ferrovie !

PAOLO BECCHETTI. Aspettiamo il tuo Vietnam, Boghetta, il tuo Vietnam minacciato !

Dicevo che questa persona può sapere di ferrovie quanto io so di energia nucleare. Il *top management* dell'azienda è costituito da tutti soggetti con ortodossa provenienza dalla CGIL. Morucchi è stato

promosso direttore generale; lei si è portato Bussolo, già segretario amministrativo del PDS in Liguria: ora fa il responsabile dell'ASA-logistica. Si tratta di una serie di posizionamenti che non hanno nulla a che vedere con le necessità di creare un'azienda davvero competitiva ed europea.

Il presidente della Commissione Trasporti, Stajano, ha ricordato la vicenda della TAV ed il verminaio che vi è in essa: questo Governo se ne intende! La stipula dei relativi contratti alcuni giorni prima dell'entrata in vigore della normativa europea che fissa regole diverse fa *pendant* con quanto fece quello che oggi viene considerato l'eroe del risanamento italiano, e cioè il Governo Ciampi.

EDOARDO BRUNO. Lo possiamo sciogliere!

PAOLO BECCHETTI. Quel Governo Ciampi che concesse la licenza per il secondo gestore della telefonia mobile all'Omnitel cinque o sei giorni prima dello scioglimento delle Camere! Sono gli stessi soggetti che oggi rappresentano i vostri eroi e che in questo Governo hanno ruoli determinanti! Si tratta dello stesso ministro Ciampi che bruciò 90 mila miliardi di riserve, quando nel settembre 1993 volle difendere la lira a tutti i costi per non farci uscire dal sistema monetario, ma poi ne uscimmo ugualmente. Questi sono i personaggi di cui stiamo parlando!

Si è molto enfatizzato il ruolo della direttiva Prodi sulla separazione fra gestione ed infrastrutture. Ma di nient'altro si trattava se non dell'adempimento di una direttiva europea, rispetto alla quale, peraltro, la direttiva Prodi era tardiva. L'azione del Governo, quella sua, signor ministro, e quella dell'azienda ferroviaria sono tardive rispetto alle direttive europee!

La separazione tra infrastrutture e gestione non è ancora stata realizzata. Però una separazione si è fatta: mi riferisco al regalino ad Infostrada — guarda caso sempre dell'Omnitel, con Mannesmann o chi c'è dietro — di tutta la rete

infrastrutturale di telecomunicazioni per soli 700 miliardi.

UGO BOGHETTA. Parli di telecomunicazioni e non di ferrovie: hai sbagliato interrogazione!

PAOLO BECCHETTI. È così che le Ferrovie dello Stato gestiscono i loro assets, signor ministro, a partire dalla rete di telecomunicazioni? È così che le Ferrovie gestiscono il loro patrimonio? Questo è quanto mi domando, e non si tratta di un aspetto secondario rispetto al resto dei problemi che riguardano le ferrovie.

Lei ha detto, signor ministro, che la metà delle risorse del piano d'impresa sono destinate alla infrastrutturazione. Si tratta dell'ennesima enunciazione di principio. Sul piano europeo siamo, però, totalmente assenti e lei sa perfettamente che alla terza conferenza di Helsinki sui trasporti si è ipotizzato — ed è anzi diventato attuale — il decimo corridoio ferroviario nel settore merci e passeggeri, che dovrebbe collegare Salisburgo con Salonicco. Si tratta di un vero e proprio muro rispetto al nostro paese, che è stato relegato ad un ruolo secondario nella penetrazione rispetto ai paesi dell'est. Questa è, dunque, la situazione nel settore dei trasporti! Questa è la situazione nella quale oggi ci troviamo ad operare!

Vede, signor ministro, sono state sollevate svariate questioni sull'alta velocità, sulla TAV, quel verminaio in ordine al quale abbiamo 38 volumi di consulenza da parte della società Nomisma, notoriamente vicina al nostro Presidente del Consiglio. È opportuno che si sappia in quest'aula che i 10 miliardi e passa pagati a Nomisma per la consulenza sono serviti per ottenere amenità del tipo che adesso riferirò. In quei libri i signori consulenti suggeriscono alle Ferrovie dello Stato che sarebbe opportuno che i sedili dei passeggeri fossero posti l'uno di fronte all'altro, al fine di favorire la socializzazione, e non di spalle l'uno rispetto all'altro. Questo è il consiglio che viene dato! Volete saperne altri? È opportuno che le stazioni ferroviarie siano nel centro delle

città, per portarle vicino agli utenti, in modo che questi si sentano invogliati ad usare il servizio ferroviario. Si sottolinea poi che un'opzione prioritaria è la puntualità ed un'altra la velocità. Nemmeno Catalano, di buona memoria, avrebbe detto stupidaggini come queste, che però sono costate alle Ferrovie dello Stato la bella somma di 10 miliardi ! Nessuno però muove un dito al riguardo ! Anzi, il Presidente del Consiglio ogni volta che gli si ricordano vicende di questo tipo fa quel sorrisone da finto buono che sgonfia ogni problematica relativa alla sua presenza in quella società che ha ancora relazioni importanti con il sistema industriale del nostro paese.

Signor ministro, le dicevo che le ragioni per le quali mi sono permesso di chiedere le sue dimissioni sono più ampie: la totale mancanza di progettualità generale e l'assenza di un piano per le ferrovie e per i trasporti di livello davvero europeo. Quando dovremo affittare le nostre infrastrutture agli altri vettori europei, e cioè tra circa un anno, non potremo farlo perché non abbiamo nulla da affittare !

Le nomine, signor ministro, il clientelismo esasperato: lei deve dire in questo momento se avrà il coraggio di riproporre la nomina all'ENAC di quel signore che è stato designato soltanto perché sa suonare la viola da gamba ! Suona la viola da gamba ed ha avuto 27 voti contrari e 14 a favore. Perfino la sua maggioranza glielo ha bocciato ! Voglio vedere se lei avrà il coraggio di riproporre il signor o professor o dottor Roma alla presidenza dell'ENAC. L'aspettiamo su questo, signor ministro.

L'iniziativa legislativa è tutta spese, gestioni, affari e camarille ! La liberalizzazione e la privatizzazione nel settore dei trasporti sono cose che le passano sopra la testa ! Lei spesso dice che la liberalizzazione e la privatizzazione sono problemi che riguardano il Tesoro. In realtà nel sistema dei trasporti costituiscono fattori strategici, non sono soltanto un meccanismo di acquisizione di denaro. Su queste cose lei non può essere assente, signor ministro.

Queste sono le ragioni — non l'incidente di oggi, non una rozza strumentalizzazione — per cui noi chiediamo che lei vada a casa. Come un fatto a catena, poi, uno scatto di orgoglio dovrà provocare l'andata a casa di tutto il *management* delle Ferrovie dello Stato, che non si sa bene se è più colpevole di subire l'inerzia parolaia e l'inettitudine di questo Governo o di partecipare a questo vero e proprio *consilium sceleris*.

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, il tempo.

PAOLO BECCHETTI. Signor ministro, vada a casa. Farà un favore a tutti (*Applausi dei deputati del gruppo di forza Italia*).

UMBERTO CHINCARINI. Perché non toglie la parola anche agli altri, Presidente ? Solo a me ? Probabilmente ce l'ha con me !

PRESIDENTE. Onorevole Chincarini, lei aveva già superato ampiamente il tempo a sua disposizione.

UMBERTO CHINCARINI. Non me l'ha detto, però ! Forse le sono antipatico !

PRESIDENTE. L'avevo avvertita con il campanello.

Faccio presente, tra l'altro, che il suo è l'unico gruppo nel quale il tempo è stato suddiviso.

UMBERTO CHINCARINI. Siamo bravi a dividerci !

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Paissan.

MAURO PAISSAN. Signor Presidente, noi avremmo di gran lunga preferito discutere questa mattina sul complesso della politica dei trasporti; lo stesso testo dell'interpellanza proposta dai colleghi Galletti e Scalia riguardava l'insieme della politica dei trasporti nel paese, la quale va interamente rivisitata. I fatti di ieri ci

hanno indotto a modificare l'oggetto della nostra discussione. Era doveroso, ma le questioni e gli interrogativi posti nelle interpellanze vanno ripresi quanto prima; nella Conferenza dei presidenti di gruppo di oggi chiederemo che lo svolgimento di quelle interpellanze sia nuovamente calendarizzato entro tempi brevi.

I deputati verdi si associano alla solidarietà per le vittime dell'incidente, in particolare rivolta alla famiglia della persona che è deceduta. Indirizziamo i nostri auguri alle persone ferite. Esprimiamo poi solidarietà agli stessi lavoratori delle Ferrovie dello Stato, i quali stanno per avere un problema serio nei confronti dell'utenza, del loro rapporto con l'utenza: è una mia impressione, un'impressione da utente delle linee ferroviarie.

Signor ministro, non è possibile che il mezzo di trasporto considerato più sicuro ci faccia assistere ad una sequenza di incidenti che impressionano l'opinione pubblica. Spesso si cita la statistica, che ovviamente è un punto di riferimento utile. Ma non possiamo citare le statistiche europee per consolarci delle cose che nel nostro paese non vanno (o non vanno come dovrebbero andare). Come lei ben sa, le statistiche sono fatte di picchi in alto ed in basso. Non vedo perché noi non dovremmo contribuire alla definizione di statistiche europee con un tasso di incidenti meno negativo degli altri paesi.

Vi è poi un uso « politico » delle statistiche: fatti e sequenze di eventi che incontrano una percezione particolare dell'opinione pubblica in certi momenti.

Questo, da parte del politico, ovviamente deve essere oggetto di valutazione. Anche un tasso di incidenti ridotto, in certi momenti ed incontrando una certa sensibilità dell'opinione pubblica, va preso come un dato da tener presente con particolare attenzione.

Non è possibile, insomma, signor ministro, che proprio il treno sia considerato un mezzo di trasporto che mette a repentaglio la vita umana, sia di chi lavora nelle Ferrovie dello Stato sia, soprattutto, dei passeggeri (dico « soprattutto » dal punto di vista quantitativo). Non è possi-

bile che le ferrovie appaiano un sistema a maggiore insicurezza ed a maggiore rischio proprio nel momento in cui è a disposizione una possibilità maggiore di modernizzazione, di innovazione, di progresso tecnologico. Questo, infatti, è quanto è avvenuto: fino a qualche tempo fa, il mezzo ferroviario era considerato più sicuro di quanto non lo sia oggi, quando le disponibilità tecnologiche sono superiori.

Non è possibile, poi, che il personale appaia demotivato, anche per alcune decisioni improvvise del vertice aziendale e, forse conseguentemente, incorra sempre più spesso in errori professionali. Non è possibile, ancora, che la tecnologia non supplisca, come potenzialmente è ormai in grado di fare, alle defezioni umane, che possono sempre verificarsi. Non è possibile, infine, parlare a proposito di alta velocità, oppure (considerato che vedo qui davanti a me anche il sottosegretario Soriero), dire quelle che io giudico un po' di banalità sul ponte di Messina e su quel tipo di opere pubbliche nel contesto della politica dei trasporti e, nel contempo, far depere l'attuale capacità di trasporto delle linee oggi in attività. Noi ci ribelliamo a questo degrado, ci ribelliamo proprio in quanto amanti del treno, in quanto ambientalisti ed ecologisti, perché il treno, come si sa, è il mezzo più ecologico, il mezzo verde per eccellenza.

GIORGIO LA MALFA. Anche la carrozza a cavalli !

MAURO PAISSAN. Esiste un problema di azione del gruppo dirigente. Di banalità, in questo settore, se ne dicono da molte parti, come abbiamo appena sentito, ma vi è un problema di azione del gruppo dirigente, che in parte è stato rinnovato, almeno per quanto riguarda il consiglio di amministrazione, ma che è chiamato a bruciare i tempi del suo intervento.

Si pone poi un problema, signor ministro, di indirizzo politico proprio del ministro dei trasporti, un potere di indirizzo politico che è stato finora troppo

timido, troppo distaccato, troppo prudente e non sempre in sintonia con la sensibilità e con la reattività diffusa sia nel Parlamento sia nell'opinione pubblica. Noi le chiediamo, signor ministro, scelte, decisioni, indirizzi, azioni, iniziative. Lei ha parlato di interventi strutturali (« fisici », li ha chiamati) e di interventi sul personale, di formazione e così via. Sono affermazioni giuste, ma un po' troppo risapute, vaghe, generiche, ancorché ovviamente – ripeto – giuste. Allora, da questo punto di vista, è provvidenziale lo sdoppiamento del dibattito che abbiamo deciso questa mattina. Ci aspettiamo, signor ministro, che quando tornerà in quest'aula a rispondere alle interpellanze, saprà offrire, all'interno della ridefinizione della politica dei trasporti, quelle risposte, quelle indicazioni, quei propositi, nonché quegli annunci di decisioni prese dalle Ferrovie dello Stato che non abbiamo colto nel suo intervento di questa mattina e che forse oggi lei non era in grado di fornire.

Alcuni gruppi di opposizione, lo abbiamo appena sentito, hanno chiesto le sue dimissioni. Il nostro è un gruppo di maggioranza che sostiene questo Governo e perciò, quando l'opposizione chiede le dimissioni di un membro del Governo, anche ad esso, come agli altri gruppi della maggioranza, viene in qualche misura richiesta una conferma della fiducia. Ecco, noi le chiediamo, alla prossima occasione, cioè in sede di risposta alle interpellanze che avremmo dovuto trattare oggi, di portarci motivazioni concrete che possano aiutarci a rinnovarle integralmente la nostra fiducia (*Applausi dei deputati del gruppo misto-verdi-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Boghetta.

UGO BOGHETTA. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, anche noi comunisti esprimiamo le condoglianze ai familiari della vittima e la solidarietà ai feriti, ma anche a tutti i ferrovieri che in questi mesi sono stati additati come colpevoli dello sfascio delle Ferrovie dello Stato.

Le ferrovie funzionano male ma il Parlamento non funziona meglio ed il dibattito di oggi lo dimostra: si parla troppo a vanvera e di cose che non si conoscono, si fa troppa demagogia rispetto ai problemi che abbiamo di fronte. Devo dire che ho un certo imbarazzo quando si deve intervenire a seguito di incidenti, ma è un imbarazzo che noi di rifondazione comunista superiamo perché un anno e mezzo fa, quando gli incidenti non apparivano sulla stampa, abbiamo chiesto a questo Parlamento lo svolgimento di un'indagine conoscitiva in Commissione esattamente sulla sicurezza delle Ferrovie dello Stato. I lavoratori, infatti, ci dicevano che vi erano problemi per la sicurezza delle Ferrovie dello Stato.

Purtroppo, però, quell'indagine sulla sicurezza, signor ministro e signor presidente della Commissione, non è ancora terminata: poteva già esserlo, potevamo aver già svolto questo dibattito entrando nel merito ed aver già dato indicazioni alle ferrovie su come risolvere i problemi della sicurezza, riguardo a manutenzione, regimi di esercizio, professionalità e quant'altro. Perciò dobbiamo chiudere e chiudere in fretta, signor ministro, signor presidente della Commissione: questo Parlamento deve dire chiaramente cosa vuole dalle Ferrovie dello Stato e come riportare sicurezza sui treni.

Si sono addirittura licenziati dei ferrovieri e noi oggi chiediamo che vengano reintegrati, perché anche oggi lei, signor ministro, ha giustamente detto che non si tratta soltanto di un problema umano, perché l'errore umano si verifica all'interno di un sistema che sta crollando (poi dirò perché anche nel merito di questo incidente). Invece, addirittura, la polizia ferroviaria ha aperto un'inchiesta per sabotaggio, ritenendo che gli incidenti potessero prefigurare un sabotaggio da parte degli stessi ferrovieri, cioè di quelli che stanno sul locomotore! Il sabotaggio l'hanno fatto i Governi, le dirigenze ed i vertici sindacali, che hanno operato e consentito lo sfascio delle ferrovie, che

hanno rubato nelle ferrovie, i privati che hanno utilizzato le ferrovie per i loro comodi e i loro interessi !

Oggi si parla della TAV ma fino a quest'anno stavate tutti zitti, tutti in ordine, tutti in fila, nessuno ne parlava (*Commenti del deputato Becchetti*). Oggi, come spesso succede in Italia, un paese conformista, caro Becchetti, siete tutti dall'altra parte, magari per cercare di guadagnare quello che si era perso prima !

PAOLO BECCHETTI. È il tuo Vietnam intellettuale !

UGO BOGHETTA. Fai il notaio !

Centomila prepensionamenti ed esodi hanno disastrato l'organizzazione interna. Signor ministro, abbiamo notizia che, nonostante il fondo di solidarietà non sia stato attivato, le Ferrovie stiano procedendo ad esodi agevolati, senza nessuna contrattazione sindacale e nessuna valutazione di cosa si debba fare dell'azienda ! Continuano a farlo, e c'è un'organizzazione interna burocratica finalizzata a produrre scartoffie, il che ha un'influenza anche sugli incidenti, anziché far viaggiare i treni.

Per questo abbiamo proposto una Commissione parlamentare d'inchiesta sullo sfascio delle ferrovie. Bisogna giungere all'« anno zero », eliminare i fantasmi del passato, che sono troppo presenti e che rischiano di esserlo anche per il futuro.

GUSTAVO SELVA. Ma voi non siete presenti al Governo ?

UGO BOGHETTA. Sì, ma se stai un po' zitto ti rispondo anche su questo.

PAOLO BECCHETTI. Ti ha chiesto se stai al Governo !

UGO BOGHETTA. Presidente, tenga conto di queste interruzioni nel conteggiare il tempo.

PRESIDENTE. Per piacere, onorevole Becchetti ed onorevole Selva, vi prego di non interrompere l'oratore. Proseguia, onorevole Boghetta.

UGO BOGHETTA. Stavo per dire che rifondazione comunista non ha mai votato a favore delle politiche dei trasporti e delle ferrovie in particolare in questa legislatura. Abbiamo votato contro il documento di politica economica, contro la finanziaria in Commissione. È contento, onorevole Selva ?

GUSTAVO SELVA. Bravo !

PAOLO BECCHETTI. Però, dai la fiducia al Governo !

CESARE RIZZI. È la realtà.

PRESIDENTE. Per cortesia, onorevole Becchetti, non si faccia richiamare all'ordine.

UGO BOGHETTA. Che cosa è accaduto a Firenze ? Si ripetono alcune caratteristiche degli incidenti della stazione Casilina e di La Spezia. L'incidente è avvenuto nel passaggio fra la ripetizione segnali e la cessazione della ripetizione segnali: è la terza volta che accade un incidente con questa caratteristica. E cosa succede in questi casi ? Che il macchinista prende un pacco di fogli così, che contengono le disposizioni, riparte, riattiva, con otto persone — accade a Bologna ! — che telefonano con il cellulare per dire che il treno deve partire: « è in ritardo, dovete andare ! ». Ma lo fanno per gli Eurostar, perché non telefonano per far andare in orario i treni locali o i treni merci ! Otto persone fanno questo lavoro !

Nelle Ferrovie ci sono otto esercizi diversi che riguardano la sicurezza: è un regolamento che costituisce una sorta di Treccani ! In quel tratto è previsto il quadruplicamento, si stanno facendo altri due binari, ma ora ci sono solo due binari, due binari ! Da anni ci sono solo due binari in arrivo a Firenze. E lei, signor ministro, probabilmente non sappendo, ha firmato un decreto che lascia a chiunque la possibilità di cambiare continuamente il regolamento per l'esercizio e per la sicurezza nelle Ferrovie, rischiando di produrre ulteriore carta, per cui tra le

professionalità dei ferrovieri ci dovrebbe essere anche quella del laureato: invece di due macchinisti ce ne vorrebbero tre, con il terzo, l'intellettuale, quello che controlla gli altri due che lavorano.

Non solo, ma i ferrovieri che denunciano i problemi della sicurezza vengono denunciati dall'azienda e gli scioperi indetti per ripristinare la sicurezza vengono annullati dalla precettazione del ministro, del prefetto o della commissione di garanzia! Questo è successo.

Si parla di tecnologia, ma solo per sostituire la forza lavoro, non per dare sicurezza. Si parla di Europa, ma l'Europa che noi vogliamo, che voi, tutti voi, proponete per le ferrovie è quella nella quale si registrano più incidenti, non meno incidenti. Qui si parla a sproposito di liberalizzazione delle ferrovie. Allora dovete sapere che se non facciamo una liberalizzazione con regole vere, con un controllo vero, prima ancora sulle aziende, gli incidenti nelle ferrovie li vedremo aumentare e non diminuire!

UMBERTO CHINCARINI. Tempo!

UGO BOGHETTA. Finisco. Chincarini, non sei il Presidente.

PRESIDENTE. Ha ancora un minuto e cinquantacinque secondi, onorevole Boghetta.

UGO BOGHETTA. Più le interruzioni, giusto?

CESARE RIZZI. Ha conteggiato anche le interruzioni!

UGO BOGHETTA. Mi avvio alle conclusioni. Signor ministro, noi non abbiamo condiviso la direttiva Prodi. Non abbiamo condiviso il comportamento del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che si dimostra incapace di dare una svolta alle ferrovie. Non abbiamo votato a favore degli atti del Governo, perché non rappresentano una svolta per le ferrovie. Lei oggi ci ripropone gli esperti: siamo totalmente contrari. Noi

proponiamo quello che è scritto nella finanziaria, cioè di convocare la conferenza di produzione delle ferrovie, perché i veri esperti delle ferrovie in Italia sono i lavoratori e il cambio nella gestione delle ferrovie va fatto con i lavoratori, che conoscono come si fa il trasporto, che conoscono i problemi delle ferrovie! E va fatto con gli utenti, perché essi conoscono come funzionano le ferrovie in questo paese.

Allora la conferenza di produzione delle ferrovie va attivata immediatamente, essa deve essere un segno di svolta, innanzitutto da parte di chi sarà il soggetto protagonista di questo cambiamento! Va cambiato il piano di impresa perché quello attuale si è dimostrato incapace di dare una risposta ai veri problemi delle ferrovie.

Signor ministro, in questi mesi il livello di confronto con il Governo, con lei, è stato molto teso e molto conflittuale; noi, come ho cercato di mostrare, non abbiamo mai fatto demagogia e abbiamo avanzato delle proposte. Chiediamo di discutere sulle proposte, ma sia chiaro che noi non ci renderemo responsabili dell'atto finale dello sfascio delle Ferrovie dello Stato (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista-progressisti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baccini.

MARIO BACCINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, il centro cristiano-democratico intende intervenire in questo dibattito nella consapevolezza del momento difficile del nostro paese su un problema che riguarda in molti casi la vita, la sicurezza dei cittadini.

In questi giorni, ascoltando nelle periferie delle grandi città e nei comuni, nei luoghi di aggregazione, anche i commenti su ciò che sta avvenendo nel nostro paese, ho avuto modo di «sentire» la sfiducia della gente, la sfiducia costante su quello che è il trasporto pubblico, in particolare il trasposto delle Ferrovie dello Stato. E

questo è un problema che indipendentemente dai ruoli delle maggioranze e delle opposizioni riguarda complessivamente le istituzioni, il Parlamento italiano e lo Stato.

Non credo che la corsa a chi sia più bravo o a giustificare più o meno i comportamenti in questo momento, possa servire a risolvere il problema di fondo. Noi del centro cristiano democratico abbiamo voluto e siamo convinti che ognuno di noi debba fare il proprio dovere fino in fondo: Governo da una parte e Parlamento dall'altra, cioè gli eletti del popolo. Quando parlo di ciò mi riferisco soprattutto all'iniziativa principale che ormai chiediamo da tempo, quella della conferenza nazionale dei trasporti, per stabilire l'appopro, ossia la volontà del Parlamento italiano (il Governo dovrà poi adempiere quelle che saranno le indicazioni del Parlamento), il fine, la qualità del servizio pubblico che dobbiamo dare ai nostri cittadini a fronte delle tasse, dei miliardi che lo Stato italiano paga per questo servizio. Abbiamo dunque bisogno di una conferenza nazionale dei trasporti e di un piano generale dei trasporti che consentano comunque delle certezze anche nella scelta politica.

Oggi siamo costretti, anche nel corso della legge finanziaria, a votare provvedimenti «a pioggia», senza conoscere il piano complessivo che più volte abbiamo richiesto. Ma indipendentemente da queste considerazioni che abbiamo fatto in seno alla Commissione parlamentare trasporti, debbo dire che tutti oggi dobbiamo sottolineare che esiste un problema di fondo.

Credo che le Ferrovie dello Stato abbiamo cominciato a funzionare male quando le abbiamo tolte ai ferrovieri. Le Ferrovie dello Stato devono essere governate, gestite e guidate dai ferrovieri. Non è possibile sostituire un *management* in tutti i servizi con gente che viene dall'esterno! In questo modo infatti non solo si mortificano i lavoratori che hanno e conoscono i problemi, come giustamente ha ricordato il collega Boghetta, ma che vogliono offrire il loro contributo. Oggi il

problema è questo e su di esso richiamiamo l'attenzione del ministro in termini di considerazione generale di un'azienda che ha delle capacità interne notevoli e che molte volte vengono mortificate, magari dalle esigenze della politica, che in questo caso, come tutti abbiamo registrato, sono contro le esigenze della gente.

Diverso tempo fa abbiamo chiesto che ognuno (Parlamento e Governo) si assuma le proprie responsabilità, e dicendo ciò mi rivolgo al collega Stajano, presidente della Commissione trasporti, che nel suo intervento mi è sembrato, alcune volte, un uomo di opposizione, ed altre uomo di Governo.

Caro presidente Stajano, abbiamo chiesto l'istituzione di una Commissione d'inchiesta parlamentare con una proposta firmata dai parlamentari del CCD sulla quale avevamo raccolto il consenso di molti gruppi, ma essa giace senza essere esaminata da due anni in Commissione.

Dobbiamo dimostrare che uno dei compiti del Parlamento è quello di sollevare simili questioni, di indagare sui problemi e di trarre, a ragion veduta, le conclusioni politiche. Questo è il contributo che il Parlamento deve dare alla soluzione di tale complesso problema! Infatti, è troppo facile chiedere le dimissioni del ministro; questa è solo una scorciatoia politica. È troppo semplice consentire ai verdi o a rifondazione comunista di alzare il prezzo per la loro partecipazione al Governo. È un gioco nel quale non cadiamo, e lo dico ai rappresentanti del Governo. Noi chiediamo una verifica immediata del piano per i trasporti del paese e del flusso delle merci, due questioni sulle quali vogliamo confrontarci con il Governo e con la maggioranza.

Caro presidente Stajano, ella sa quante volte, anche sul flusso delle merci, abbiamo chiesto che si svolgesse un'indagine conoscitiva, ma tale proposta deve ancora essere esaminata. Non è possibile che le Commissioni parlamentari ed il Parlamento nel suo complesso siano sol-

tanto i notai di scelte compiute da altri. Ritengo pertanto che il problema vada riportato in Commissione.

Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità, anche perché alla fine non può pagare il ferroviere con il licenziamento, non possono pagare i dipendenti, magari gli ultimi assunti dalle Ferrovie dello Stato, in virtù dell'applicazione della politica del pugno di ferro. Ci vuole buon senso, perché non serve scaricare le colpe su qualcuno. È quanto mi viene in mente quando sento parlare in quest'aula di instrumentalizzazioni da parte dell'opposizione. Non so, ma non è questo il punto.

Se al termine di questo dibattito non saremo soddisfatti dell'interlocutore politico, che è assente, perché manca un piano ed un progetto frutto di una cultura di sinistra, che pure combattiamo perché consideriamo non adeguata al progetto generale di crescita del paese — ma ciò rientra nella battaglia politica —, è su ciò che avrà luogo il confronto. Sfidiamo quindi la maggioranza su tale terreno, perché vogliamo si faccia di tutto per evitare che ci siano incidenti mortali, che le famiglie paghino il prezzo delle colpe di una politica che è assente.

In conclusione, vorrei ricordare che la nostra è una posizione di grande responsabilità. Vogliamo quindi che il Governo assuma le sue responsabilità fino in fondo e che non abbiano a ripetersi atti di arroganza come quelli compiuti in passato. Non vogliamo che si crei una situazione nella quale tra Governo e Commissione, quindi tra Governo e Parlamento, invece di aver luogo un dialogo che consenta di inquadrare nella loro giusta dimensione i problemi, ci sia una mera esibizione di muscoli, un gioco tendente a dimostrare chi è più forte, un gioco tale da indurre una parte a cercare di portare a compimento i progetti, in assenza del necessario consenso. Mi riferisco alle considerazioni svolte dai colleghi Becchetti, Tassone ed altri.

È necessario dare soddisfazione ai cittadini rispetto a tale problema. Occorre altresì dare sicurezza alla gente che vuole viaggiare in treno, offrendole garanzie

circa l'esistenza di un progetto. Questo non può essere solo di una parte o dell'altra dell'Assemblea, perché chi prende il treno non è più bravo se sta a sinistra o se sta a destra. La gente vuole prendere il treno e deve essere a conoscenza del fatto che il costo dei trasporti ferroviari grava sulle spalle dei cittadini. Ma è importante che gli utenti possano essere certi che il treno sul quale sono saliti arriverà a destinazione. È questo il nostro primo compito.

Certo, sulla politica dei trasporti, signor ministro, signori della maggioranza, ancora una volta registriamo in quest'aula un'assenza completa di una cultura di governo, rispetto alla quale giocheremo le nostre carte politiche nel paese, con i cittadini, con la gente che è attenta a problemi rispetto ai quali non offriamo ancora una risposta politica (*Applausi dei deputati dei gruppi del CCD e di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, per quattro minuti, l'onorevole Rizzi.

CESARE RIZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la lega nord ha più volte criticato la politica dei trasporti del paese in Commissione ed in aula.

Signor ministro, penso sia stato ormai detto tutto, visto che sono uno degli ultimi ad intervenire. Vorrei dire che è ora di smetterla di fare le condoglianze. Basta con le menzogne ! Sapete cosa gliene frega ai parenti dei defunti delle condoglianze del Parlamento ? Non gliene frega niente, signor ministro !

Ho letto su qualche giornale che voi avete ereditato una situazione disastrosa, ma vi chiedo in questi due anni cosa abbiate fatto lei, signor ministro, ed il Governo. Niente ! Due anni sono trascorsi senza progetti. Prodi afferma che bisogna entrare in Europa ed entreremo con le ferrovie che perdono i pezzi; tutto, purché si entri in Europa !

Viaggiare in treno è ormai una scommessa: sentivo questa mattina in televisione che i passeggeri salgono con il casco,